FERROVIA REGGIO-GUASTALLA-MANTOVA PER BAGNOLO, CARROBIO, ...

Mausolo Masnari

MISCELLANEE
408
BIBLIOTECA NAZ. CENTRALE DI FIRENZE
408.17

FERROVIA

REGGIO-GUASTALLA-MANTOVA

per BAGNOLO, CARROBIO, SUZZARA e BORGOFORTE

PROGETTO FINANZIARIO

PER LA COSTRUZIONE E PER L'ESERCIZIO

1872

Firenze, Stab. Civelli

FERROVIA REGGIO-GUASTALLA-MANTOVA

per BAGNOLO, CARROBIO, SUZZARA e BORGOFORTE

PROGETTO FINANZIARIO

PELLA COSTRUZIONE E PER L'ESERCIZIO

Prima di entrare nel merito di questa ferrovia, della quale chiunque di leggieri può comprenderne la somma importanza, è mestieri il sapere come vi fu chi avrebbe preferito il tracciato Reggio-Guastalla per Novellara a quello per Bagnolo e pel Carrobio. Vedendo però che, sia la Rappresentanza provinciale, sia la gran maggioranza della provincia Reggiana si pronunciò in favore di quest'ultimo, sarebbe inutile il qui intrattenersi troppo a lungo su una questione come questa, che è da ritenersi di natura affatto privata.

Tuttavia per debito d'imparzialità non si reputa fuor di luogo il dare un breve cenno dei motivi sui quali i partigiani di questo tracciato Reggio per Bagnolo a Novellara fondavano le loro asserzioni. Riguardo al loro modo di vedere lo si sarebbe preferito perchè dal lato della costruzione la strada da Bagnolo a Novellara andrebbe tutta a fior di terra ed il rialzo riescirebbe più breve assai ed assai meno considerevole nella sola traversata da Novellara a Guastalla, mentre (sempre secondo le loro viste) da Bagnolo al Carrobio la linea percorrerebbe il fondo di un terreno depresso o soggetto alle acque d'innondazione e bisognoso di cospicuo considerevole rialzo. Dal lato poi della conve-

nienza che ne deriverebbe all'esercizio adducono (si sottintende i partigiani di questo tracciato) che Novellara, compresavi Campagnola, è, dopo Correggio e Guastalla, il paese più considerevole della Provincia e da aversi (siccome loro così la penserebbero) in considerazione tale passaggio. Correggio a questo modo avrebbe una stazione vicino a Bagnolo nella corsa da Reggio a Mantova e sembrerebbe che così pure Reggiolo, l'abitato e Rio ne verrebbero favoriti.

Ma stando attaccati alla determinazione della Rappresentanza provinciale di Reggio, delli 7 dicembre 1866, n.° s.°, che cita l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in data 26 ottobre 1865, n° 1503, accordata al progetto tecnico, compilato per cura del Comitato promotore ed alla successiva rimostranza, delli 21 stesso dicembre 1866, dal sig. Fascetti prefetto di Reggio, indirizzata ai Rappresentanti al Parlamento della Provincia di Reggio, colla quale dimostra che adottando il tracciato per Bagnolo-Carrobio a preferenza di quello per Correggio e Novellara si avrebbe un minor percorso di kilometri nove, senza menomare i rispettivi vantaggi derivabili, si passa tosto alla trattazione del

1° TRONCO

REGGIO GUASTALLA per BAGNOLO e CARROBIO

COSTRUZIONE

Secondo i dati avuti sugli studi eseguiti ed in vista del piano regolare del suolo su cui dovrà scorrere la ferrovia, fatti i debiti calcoli, appare che nessuna difficoltà si oppone alla costruzione, così che si può considerare come quello da annoverarsi nella categoria delle strade ferrate, di minor spesa.

Digitized by Google

Lunghezza.

La lunghezza è di kilometri 25, comprendendovi il congiungimento colla attuale stazione di Reggio

Costo di costruzione.

Il costo di costruzione del succitato tronco si può desumere come in appresso, senza tema di scostarsi dalla reale spesa che verrà ad importare, ritenuto che non lascierà certo nulla a temere in solidità, se verrà fatto nel modo sviluppato qui di seguito, giacchè sarà costruito con tutte le volute buone regole dell'arte, e tale senz'altro da essere atto per lunga durata di tempo, al pari di qualunque altro, a sostenere i più pesanti carichi che saranno provenienti dalla importante ferrovia del Brenner, colla quale, non a guari, si unirà come linea più breve, andando soggetta in tal guisa al continuo passaggio di merci e viaggiatori.

Premesso che esiste anche in modo il più dettagliato la distinta secondo le singole categorie, nelle loro più piccole specie, delle sottodescritte spese, si passa intanto ad enumerarle, per risparmio di lungaggine, nel modo come segue:

1	Espropriazioni terreni . . . . . L.			203,108	81
2	Movimenti di terra			40,604	90
3	Fabbricati,				
	Stazione di 2ª Classe a Guastalla con magazzino merci, rimessa per macchine, magazzino carbone, spurgatoi, vasca, piattaforma dischi girevoli e ritirate. . L.	83,272	00		
	Stazione di 3ª Classe a Bagnolo, fabbricata per passeggieri, ritirata ecc . .	23,475	54		
	Stazione di 4ª Classe al Carrobio con ritirata	16,127	68		
	N° 20 Case Cantoniere	50,000	00	300,935	52
	Mobiliare alle Stazioni, garette di legno, doppi binari alle Stazioni, attrezzi e macchine, compresavi la linea telegrafica Reggio-Guastalla cogli apparecchi ed altro.	128,060	30		
4	Ponti, manufatti ed opere accessorie			64,942	54
5	Ghiaia e sabbia			255,930	58
6	Armamento all'americana	1,003,414	00	1,033,637	20
	Siepi, termini di confine ed accessori .	30,223	20		
	Ammontare costruzione L.			1,899,159	55

Ripartizione della spesa tra i sottodescritti Comuni come da Rapporto del Comitato promotore in data 28 marzo 1865.

1	Reggio d'Emilia	L.	1,425,744	63
2	Bagnolo in piano		43,310	22
3	Cadelbosco sopra		8,433	22
4	Correggio		30,876	31
5	Novellara		4,486	92
6	Campagnola		289,115	86
7	Guastalla		36,538	10
8	Gualtieri		60,912	23
9	Boretto		6,991	80
10	Luzzara		18,407	97
11	Scandiano		4,733	15
		TOTALE L	1,938,550	41

ESERCIZIO

Quanto all'esercizio del tronco Reggio-Guastalla è d'uopo considerare che per massima generale una ferrovia tanto è breve molto minore è il reddito. Quindi questo tronco se non viene congiunto con Mantova non potrà rendere, pei primi anni d'esercizio, mai più di lire otto mila per kilometro all'anno, quando invece bisogna pensare all'ammortizzazione in quello stabilito numero di anni del capitale impiegato ed a servire agli interessi dello stesso.

Si noti anche che oltre il capitale che occorre non indifferente per l'acquisto di tutto il materiale mobile necessario, e per far fronte alle spese onerosissime di primo impianto col numeroso personale che abbisogna per aprire un regolare servizio, l'esercizio d'una ferrovia, fatto colla ben dovuta economia, non costa meno di annue lire sette mila al

Digitized by Google

kilometro, mentre poi è evidente che pei primi due o tre anni di esercizio, questo tronco è impossibile si renda attivo, ciò invece che senza dubbio si verificherà allorquando passi nei fatti compiuti il collegamento con Mantova ed in conseguenza con Verona, da tutti desiderato con ardore per gli eminenti utili che ne deriveranno sia al pubblico che al privato interesse.

Frattanto l'esperienza provata dal sottoscritto durante la sua carriera nelle ferrovie, lo induce, con sicurezza di non andare errato, ad esporre qui sotto la distinta della quantità e qualità, col relativo importo, del materiale mobile occorrente per aprire l'esercizio del tronco Reggio-Guastalla, la cui altimetria non esige macchine speciali:

1	Locomotive N° 8 a quattro ruote accoppiate alla ragione di L. 70 mila col Tender . . .	L.		560,000	00
2	Vetture di 1ª Classe N° 4 a	L	12,000 00	48,000	00
	idem. di 1ª e 2ª Classe N. 4 .		10,000 00	40,000	00
	idem. di 2ª Classe N° 6.		8,000 00	48,000	00
	idem di 3ª idem N° 20 con freno a vite . .		7,100 00	142,000	00
	Carro pei bagagli N° 4 con freno a vite		7,000 00	28,000	00
	Carro scuderie N° 2. . .		7,100 00	14,200	00
	Carri chiusi per merci N° 20 N° 8 con freno a vite . .		6,200 00	124,000	00
	Carri coperti per merci N° 18 N° 6 con freno a vite . .		6,000 00	108,000	00
	Carri a sponde di 1 m° N° 6 N° 3 con freno a vite . .		5,000 00	30,000	00
	Carri piatti per legnami N° 18 N° 9 con freno a mano		4,000 00	72,000	00
3	Piccola officina di riparazione comprendendovi le macchine utensili			47,000	00
4	Piccolo materiale e mobiglio per le Stazioni .			17,500	00
			TOTALE L.	1,278,700	00

Digitized by Google

Sarà adunque da intendersi sulle condizioni da stipularsi tra la Rappresentanza Provinciale e la Compagnia assuntrice per l'anticipazione del capitale per l'acquisto del sovradescritto materiale mobile, che naturalmente dovrà subire la consumazione, colle riparazioni, durante il tempo dell'esercizio

Inoltre avrassi da convenire circa alla manutenzione della strada, che, dopo spirata la concessione alla Compagnia, rimanendo di proprietà della Provincia, questa ne terrà sollevata la Compagnia stessa, la quale a sua volta insterebbe proprietaria del materiale mobile se la Provincia non credesse di acquistarlo da essa Compagnia per proprio conto come parte integrante della strada

Dietro tali considerazioni il sottoscritto opinerebbe che la Provincia accordando un congruo interesse o garanzia di una data annua rendita kilometrica, una Società potrebbe benissimo assumersi verso la Provincia l'esercizio della ferrovia in discorso senza timore di reciproco scapito.

2° TRONCO

GUASTALLA–MANTOVA per SUZZARA e BORGOFORTE

COSTRUZIONE

Solo da poco si sono incominciate le pratiche necessarie onde eseguire gli studi relativi a questo tronco, quindi è impossibile pel momento dare notizie precise sulla entità di esso Tuttavia, mercè la pratica che il sottoscritto ha di quelle località, unita ai calcoli dal medesimo ponderati, gli permettono di esternare all'ingrosso qualche sua idea che ha fondamento di credere che non si allontanerà di molto dal positivo.

Prima per altro di inoltrarsi sul merito di questo secondo tronco si premette che sarà mestieri studiare ben bene la condizione del terreno nelle approssimarsi alle fortificazioni di Mantova, imperocchè desso pella sua natura potrebbe presentarsi facile a cedere ed in questo caso sarebbe d'uopo pensarvi seriamente affine di provvedervi per quanto fosse possibile e secondo venisse suggerito da provvide leggi d'arte acciò non si verificassero gli inconvenienti, che, per mo' d'esempio, si lamentano ripetuti e frequenti lungo la ferrovia dell' Apennino sul Reno

Le ragioni sulla importanza somma di effettuare altresì questo tronco Guastalla-Mantova sono le identiche espresse più indietro riflettenti il tronco Reggio-Guastalla

Lunghezza.

La lunghezza di questo tronco sarebbe di kilometri 26 circa se venisse deliberato di fare la stazione a Mantova sul *Te*, o di kilometri 31 se si volesse collegare la linea coll'attuale stazione di Mantova a S. Antonio. Però sulla lunghezza o sul tracciato di questo tronco potrebbesi verificare qualche variante, stante che bisogna intendersi col Genio militare avuto riguardo alle fortificazioni da girarsi sotto Mantova.

Costo di costruzione.

Se il tronco poi finisce (come sarà probabile) colla stazione sul *Te* a Mantova la spesa di costruzione (non compreso il ponte sul Po a Borgoforte), in ragione kilometrica non sarebbe tanto superiore a quella del tronco Reggio-Guastalla. Al contrario unendolo alla stazione di S. Antonio s'incontrerebbe qualche opera d'arte maggiore.

Ponte sul Po a Borgoforte.

Il ponte sul Po a Borgoforte converrebbe farlo in legno lamice pel quale la spesa non sorpasserebbe le lire 500,000 e si presterebbe parimenti sì in solidità, sì a relativa durata per un buon servizio

Stazioni.

La stazione centrale di Mantovo, qualora si volesse farla sul Te importerebbe che fosse di *prima classe*, ed in quanto alla relativa spesa, alla quale pare dovrebbe forse sobbarcarsi la Società dell'Alta Italia almeno pella metà, non potendo qui stabilirla (ciò che del resto non sarebbe prudente senza avere dati positivi), si dovrebbe intendere compresa nel maggior costo kilometrico del tronco Reggio Guastalla, escluso però sempre l'importo del ponte sul Po a Borgoforte che va calcolato a parte.

Sono necessarie almeno due altre stazioni

Una di 5ª classe a Suzzara (*Provincia di Mantova*), e precisamente al *Crocile Tosini*, comune abbastanza importante, perchè, oltre a Gonzaga, suo capoluogo di mandamento, comprende ancora parecchi altri piccoli comuni animati di commercio pella fertilità dei terreni, che producono assai copiosi raccolti agricoli, e che danno luogo a frequenti mercati e fiere,

Ed *una di 4ª classe* a Borgoforte

Dalla calcolata distanza esistente tra un luogo e l'altro, risulta appunto la ragionevolezza di istituire due stazioni negli indicati punti di *Suzzara* e *Borgoforte*.

Infatti da *Guastalla* a *Suzzara* vi sono circa	kilometri	9
da *Suzzara* a *Borgoforte* circa	id.	5
e da *Borgoforte* a *Mantova sul Te* circa	id.	12
	Totale kilometri circa	26

ESERCIZIO

Finalmente per quanto concerne l esercizio di questo 2° tronco *Guastalla-Mantova* per *Suzzara* e *Borgoforte*, colla scorta dell'esposizione fatta sul 1° tronco Reggio-Guastalla non sembra difficile il capacitarsi

che la spesa d'esercizio sarà, s'intende, nella debita proporzione da tenersi conto, di molto ben minore, almeno per ciò che riguarda il materiale mobile in confronto alli maggiori vantaggi che senza dubbio ne deriveranno ai comuni interessi

---

CONCLUSIONE

Si può con certezza calcolare che la costruzione di tutta la linea Reggio-Guastalla-Mantova in media non verrà a costare più di L. 80,000 al kilometro, non compreso il Ponte sul Po a Borgoforte, mentre per l'esercizio dell'intera linea si avranno sempre in media la spesa di L. 7,000 al kilometro all'anno con una rendita parimenti annua kilometrica dalle ottomila a diecimila lire, e secondo lo sviluppo che sarà per prendere la ferrovia potrà salire gradatamente anche sino a lire 14,000 e più

RIASSUNTO DIMOSTRATIVO *della spesa generale di Costruzione e di Esercizio della Ferrovia Reggio-Guastalla-Mantova.*

TITOLO DELLA SPESA	I TRONCO REGGIO GUASTALLA di Kil 20		II TRONCO GUASTALLA MANTOVA di Kil 26 circa	
	SOMME A CARICO PROVINCIA DI REGGIO		SOMME A CARICO PROVINCIA DI MANTOVA	
Costo complessivo di costruzione come da perizia già fatta . . . . L.	1,899,159	55		
Costo approssimativo di costruzione calcolato per Kil 26 in ragione di L. 80 mila al Kil.	. . .	. .	2,080,000	00
Importo del materiale mobile già preventivato	1,278,700	00		
Importo del materiale mobile che si calcola in proporzione della maggior lunghezza di Kil 26 e relativo movimento più importante . . .	. . .	. .	639,350	00
Spese di impianto per l'apertura all'esercizio in ragione di L. 7 mila al Kil. o pel servizio del 1° anno	175,000	00	182,000	00
Ammontare della spesa di costruzione e di esercizio L	3,352,859	55	2,901,350	00
Sugli esposti capitali da ammortizzarsi in quel tempo che verrà determinato si dovrà provvedere per sopperire agli interessi che in ragione del 7 % ascenderebbero all'anno a. . . .	234,700	17	203,094	50
SOMME L.	3,587 559	72	3,104,444	50
TOTALE GENERALE L	6,692,004. 22.			

Quanto alla spesa del ponte in legno sul Po a Borgoforte che si calcola in L. 500,000 non sembra giusto il caricarla tutta alle Provincie, bensì si potrebbe richiederne il concorso del Governo.

Come stanno le cose in questo momento non si potè a meno che l'importo del materiale mobile in L. 1,278,700 00, assegnato alla Provincia di Reggio, apparisse superiore all'importo di quello in L. 639,350 00 assegnato alla Provincia di Mantova, ma una volta che il servizio divenga cumulativo tra le due Provincie, tra loro soltanto avrassi a farne la giusta ripartizione, mentre poi in ogni caso resterebbe sempre da convenirsi per la spesa del Ponte sul Po che diverrebbe di comune servizio ad entrambe le Provincie.

Firenze, 17 gennaio 1867.

MAUSOLO MASNARI.